

**Patrons i
tripulacions
eivissencs en el
correu oficial
durant el segle
XVIII**

Pere
Vilàs Gil
*Institut d'Estudis
Eivissencs*

Territoris (1999), 2:
169-179

Patrons i tripulacions eivissencs en el correu oficial durant el segle XVIII

Pere Vilàs Gil

Institut d'Estudis Eivissencs

Resum

L'article de Pere Vilàs Gil analitza amb deteniment la col·laboració dels patrons, tripulacions i vaixells eivissencs en el servei del correu oficial marítim entre diversos ports de la Península i les illes Balears i Pitiüses durant el segle XVIII. És un treball que vol ser rigorós i, per això, ha d'abastar les vessants geogràfica i històrica i ha d'estar concebut basant-se en documents oficials de diferents arxius.

Abstract

Pere Vilàs Gil's paper analyse soundly the collaboration of Ibiza's skippers, crew and vessels to the maritime Post Office among the Balears and Pitiüses' ports and the peninsula's during the XVIII century. This is a work that wishes to be strict, hence it should cope the geographical and historical approaches and must have been conceived based on official documents from several archives.

Recepció del manuscrit, 8 de setembre de 1997

Introducció

Fa uns anys tinguérem l'ocasió de publicar un treball sobre la incidència de vaixells i tripulacions eivissencs en el servei del correu oficial entre la base naval de Cartagena i la ciutat fortalesa d'Orà al segle XVIII.¹ També a la biografia del tinent de navili Jaume Planells Ferrer² apareixen algunes dades interessants sobre aquesta activitat amb informació de la dedicació d'alguns patrons eivissencs. En aquelles ocasions incidíem en l'estudi d'aquesta ruta, del servei prestat, del temps de dedicació, etc., dades que complementarem avui amb noves aportacions, però també parlarem d'un altre servei similar en el qual el patró també eivissenc Bartomeu Rosselló restà molts d'anys: el correu entre les ciutats de Barcelona i Gènova a mitjan segle XVIII. I, per acabar, deixarem constància del servei de correu entre Almeria i Melilla primer i entre Alacant i Maó més tard, rutes servides pel patró Rafel Prats.

¹ *Eivissa*, núm. 22, pàg. 27-29, Institut d'Estudis Eivissencs, Eivissa, 1992.

² Vilàs Gil, Pere. *Jaume Planells Ferrer, «Sit». Història d'un corsari*. Editorial Mediterrània, Eivissa, 1996.

Presència eivissenca en la conquesta d'Orà

Pel que fa a la ciutat d'Orà, és forçós anar fins al juny de 1732, mes en el qual una respectable flota de més de sis-centes naus de totes les classes es va reunir a Alacant per tal d'atacar aquesta ciutat costanera, aleshores en mans del rei d'Alger. La seua missió era transportar un exèrcit de quasi vint-i-vuit mil homes sota el comandament del comte de Montemar, capità general i comandant en cap de l'operació de desembarcament i conquesta de la ciutat. La flota es va confiar al tinent general de l'Armada Francisco Cornejo. La data escollida per a la partida d'Alacant va ser el dia 29 de juny.

Entre aquesta gran flota hi havia tres xabecs eivissencs i quatre de mallorquins, a més de la galiota *San Fernando*, comandada per Jaume Planells pare.

Jaume Planells i Antoni Cabanilles. Els primers eivissencs en el correu d'Orà

De les incidències de la travessia, el desembarcament i la conquesta, ja n'hem parlat en els treballs esmentats; del que avui voldríem deixar constància és que, una vegada conquistada la plaça, el necessari servei de comunicacions entre Orà i la Península va ser confiat a la galiota de Planells durant un temps que podem fixar entre juliol de 1732 i gener de 1734. La seua missió consistia a dur el correu oficial, però també li varen encomanar el transport de soldats, presos, queviures i qualsevol altra comunicació entre les dues ciutats, incloses les missions de protecció de combois.

Juntament amb Planells, també va ser destinat a fer aquest servei el seu company Antoni Cabanilles, comandant d'un dels xabecs eivissencs que varen prendre part en l'operació de la presa d'Orà. Gairebé des del primer dia després de la conquesta fins quasi al final del domini borbònic sobre la plaça d'Orà la família Cabanilles va estar lligada al servei del correu. Efectivament, va ser precisament Antoni Cabanilles qui el dia següent a la rendició de la plaça va sortir amb el seu xabec *Ave Maria* amb l'encàrrec de dur el marquès de la Mina a Cartagena amb la gran notícia.

El servei va ser cobert, doncs, per Jaume Planells els primers anys, juntament amb Antoni Cabanilles, així com pel vaixell d'Antoni Pasqual, el qual és possible que també prengué part en la conquesta.

Precisament conservem una còpia del contracte —l'únic que coneixem— firmat per aquest últim amb el xabec *San Antonio de Padua* i Antoni Cabanilles amb el *La Sagrada Família*, datat el 9 d'abril de 1751, en el qual s'estableixen les normes per cobrir el servei.

D'aquest contracte ja en donàrem compte a l'article esmentat de la revista *Eivissa*; ara bastarà dir que preveu la tripulació mínima que els vaixells han de dur (vuitanta homes), la dotació d'estrís per navegar dels vaixells, el sou mensual, les condicions de les preses, etc.

Accions en cors

A més del que disposa l'articulat del contracte, els patrons també tenien l'oportunitat d'actuar de corsaris. Amb aquest objecte hom els va proveir de la corresponent patent de cors, tal com aconsellava el fet de tenir dos o tres vaixells ben tripulats, ben armats i disposats a

sortir en qualsevol moment. En el cas d'obtenir preses en l'exercici de corsaris, segons l'esmentat contracte hom només els havia de descomptar l'1/5 per a S. M. i l'1/8 per a l'infant almirall general, a més de tenir l'obligació d'entregar l'arraix (patró) de la nau enemiga si aquesta era barbaresca, el qual anava directament a vogar a una de les galeres reials.

Pel fet que les darreres notícies que tenim d'aquest patró —Antoni Pasqual— com a correu d'Orà són de l'any 1764, és fàcilment comprensible que durant la tasca de tants d'anys es veiés involucrat en tota classe d'incidents en la seua navegació, tant pel que fa a la lluita constant contra el temps i els vents contraris, cosa ben freqüent, com pel que fa als nombrosos combats en els quals es va veure involucrat, no sempre amb resultat favorable per a ell. Algerians, anglesos i holandesos ben segur que coneixien la ruta que els vaixells de Planells, Cabanilles i Pasqual seguïen en la tasca del correu.

Guerra i comerç

A Antoni Cabanilles el va succeir el seu germà Joan, el qual, en un escrit del 5 de febrer de 1765, a propòsit de la petició que va fer per ser nomenat alferes de fragata, diu que fa dotze anys que és al servei.

El 3 de novembre de 1764 l'intendent de Cartagena, Juan Domingo de Medina, escriu al *bailio* fra Julián de Arriaga i li demana que, ja que el correu el fan els xabecs d'Antoni Cabanilles i d'Antoni Pasqual, segons el contracte signat el 9 d'abril de 1751, pel temps que imposi la voluntat reial, i que l'anomenat Antoni Cabanilles ja ha mort i l'ha heretat el seu germà Joan, interessa fer un altre contracte amb aquest, ja que en aquell moment manava el xabec.

Però la nit del 13 de novembre de 1765, quan Joan Cabanilles tornava d'Orà i es trobava als voltants de Cartagena, va intentar alliberar un vaixell valencià que havia estat agafat per un altre d'algerià. En el combat que hi va haver va morir Joan Cabanilles.

Podem fer-nos una idea de la multitud de tasques que s'exigia als correus i de les dificultats de tot tipus amb les quals es trobaven amb l'exemple següent: el dia 8 d'agost de 1762 Joan Cabanilles és preguntat per quina raó no ha aprofitat la sortida d'una esquadra per anar en conserva a Orà des de Cartagena. Cabanilles respon que a l'hora que l'esquadra havia sortit els vents eren contraris i, a més, a darrera hora havia estat requerit per l'intendent de Marina per carregar cinc-cents o sis-cents quintars de neu per als malalts de l'hospital d'Orà, a la qual cosa havia accedit.

Bartomeu Cabanilles. La segona generació

A Joan Cabanilles el va succeir el seu fill Bartomeu a partir de la nit mateixa de la seua mort en combat i, a més, li fou concedida la graduació d'alferes de fragata pel seu bon comportament en la persecució del xabec causant de la mort del seu pare. En la petició d'aquesta graduació recorda que, a més de fill de Joan Cabanilles, també és nebot d'Antoni, tinent de fragata graduat, el qual havia mort el passat any de 1764. Amb els dos germans finats havia navegat molts d'anys i, darrerament, fins i tot havia actuat de comandant del xabec anomenat *Ivisenco* per malaltia del seu pare.

Res no fa pensar que Bartomeu Cabanilles deixàs el servei de correu fins al 1777, any en el qual és nomenat capità del port d'Eivissa, amb un sou de 20 escuts al mes. Va prendre possessió d'aquest càrrec el 13 de maig de 1777.

De les seues vicissituds com a correu d'Orà, en tenim algunes dades, poques. La principal notícia és el combat que va tenir amb un pinc algerià el 21 d'octubre de 1773 durant una de les travessies. Bartomeu Cabanilles va sortir nafrat d'aquest combat fins al punt que li van haver de donar uns quants mesos de permís per anar a Eivissa a curar-se les ferides. El novembre de 1775 el comte de Rícla informa que el rei havia resolt accedir a la petició dels patrons del correu Bartomeu Cabanilles i Antonio Lucena i augmentar 80 pesos més l'assignació de 300 que cobraven segons l'article 6 del contracte, per cobrir el sobrecost que suposa haver de transportar la tropa a Orà (normalment, quan s'havia de fer un transport important, s'organitzava un comboi a propòsit i els xabecs correu actuaven d'escortes; sembla que en aquesta ocasió havien decidit que els mateixos xabecs actuassin de transport).

Anteriorment, el 1773, ja els havia estat reconegut el dret de cobrar 500 pesos, però la mort del comandant general d'Orà, Carlos Reggio, va deixar l'assumepte sense efecte.

Bartomeu Cabanilles va morir el 10 d'abril de 1788, ja retirat, amb el grau d'alferes de navili. Durant i després del seu mandat com a capità del port d'Eivissa va intervenir en nombrosos combats contra enemics de la Corona, algerians o anglesos, en missions de cors, però això és un altre aspecte que no té res a veure amb el de correu d'Orà.

En poques paraules, si fem un repàs del paper que varen tenir els mariners eivissencs en tan important servei, veurem que és prou significatiu, i això des del primer moment de la conquesta d'aquesta fortalesa o fins i tot des dels preparatius, tal com queda reflectit en la biografia ja esmentada que hem publicat últimament sobre Jaume Planells, el primer correu d'Orà. El darrer patró eivissenc dels que tenim notícies que s'encarrega d'aquesta missió va ser, doncs, Bartomeu Cabanilles, el qual va ser substituït pel pilot retirat Juan de Estade el mes de març de 1777. Atès que l'última dominació espanyola sobre aquesta ciutat va durar de 1732, data de la conquesta, al 12 de setembre de 1791, data en la qual la Corona cedeix la sobirania a la regència d'Alger en un tractat de pau, veiem que la major part d'aquests cinquanta-nou anys que va durar la permanència espanyola el correu va estar cobert per patrons i tripulacions eivissencs, excepte els últims catorze anys, dels quals no hem trobat documentació que ho faci palès.

Antoni Pasqual

Un altre patró íntimament relacionat amb el correu d'Orà fou Antoni Pasqual. Tot i que no era eivissenc de naixement, va residir a Eivissa i va estar tota la seua vida envoltat de tripulacions en la seua major part eivissenques, així com també navegà en vaixells construïts a l'illa. Probablement era natural d'Alacant, perquè el mes d'agost de 1765 va demanar permís per anar a aqueixa ciutat a solucionar uns problemes familiars derivats de la mort del seu pare. No sabem si el de Pasqual era un dels altres xabecs que varen prendre part en la conquesta juntament amb la galiota que manava Jaume Planells i el xabec d'Antoni Cabanilles; no tenim dades que ho assegurin, però bé podria ser perquè ja des de l'any 1730 tenia el grau d'alferes de fragata. El 1763, en un memorial que va fer per demanar el grau de tinent de fragata, diu que té setanta-quatre anys i que serveix en el correu d'Orà des de l'any 1735 amb el seu xabec *San Antonio de Padua*. Aquest memorial d'alguna manera es contradiu amb un altre que va fer quatre anys més tard, el 1767, un abans de la seua mort, per demanar que li sigui concedit el sou de tinent de fragata (en l'anterior petició li havien concedit el grau però no el sou). Al·lega que ha de mantenir tres fills de deu, dotze i catorze anys, a més de la seua esposa, i no li basta amb el sou que té.

En aquest darrer memorial rectifica l'anterior i diu que està en el servei des de 1733, solament un any després de la conquesta i compartint el servei, recordem-ho, amb Jaume Planells i Antoni Cabanilles. La seua petició va ser atesa amb la promesa que quan els seus fills tinguessin l'edat necessària serien admesos a la Marina.

Alguns fets d'aquest oficial durant els molts d'anys que va servir en el correu palesen la seua preparació i valentia: el 1734 va haver de tornar a Orà navegant prop de la costa barbaresca a causa del vent contrari; els de terra l'atacaren amb descàrregues de fusell i ell va haver d'utilitzar l'artilleria i provocà alguns morts amb els canons. El 4 de setembre de 1735 agafà una galiota barbaresca amb 19 tripulants, a més de l'arraix, i va ser autoritzat a vendre'ls sense el preceptiu descompte de l'1/5 per al rei. El 9 d'agost de 1737, Pasqual i Cabanilles agafaren un vaixell del qual no coneixien la bandera i el dugueren a Orà; anava carregat amb material de guerra. El 28 del març de 1740, quan sortia de Ceuta, va agafar un vaixell holandès que navegava de Falmouth a Nàpols; duia 633 bótes d'arengades i 60 quintars de bacallà; el vaixell holandès va fer una maniobra per posar la proa en direcció a Gibraltar, amb intenció de fugir, però Pasqual li va tallar el camí i el va dur presoner a Ceuta. El dia 3 de juliol d'aquell mateix any va agafar un vaixell anglès prop de Ceuta carregat amb 120 tones de carbó de pedra, 20 caixons de candeles de sèu, 138 bótes de cervesa, 5 bótes de salmó, 400 lliures de formatge, uns quants parells de sabates de dona, 3 pilons de sucre, 2 bótes de sidra i 10 pintures angleses. El dia 7 d'octubre tornà a entrar a Ceuta amb una càrrega de 909 quintars de bacallà agafats a un vaixell anglès.

El cost d'un vaixell

No tot anava sempre tan bé, ja que el 1748 va fer construir a Eivissa un xabec nou que li va costar 13.500 pesos. Al cap de poc de navegar va caure en mans dels anglesos, encara que no tenim més informació sobre aquest fet; el cas és que va perdre la inversió i es va veure obligat a seguir navegant amb el *San Antonio de Padua*.

El 1752 Pasqual va proposar vendre el xabec a la Reial Armada i l'hi varen valorar en 104.439 reials de billó i 5 morabatins.

Aquest assumpte de la valoració del xabec és un dels aspectes més interessants de la documentació consultada, ja que ens permet tenir una idea del valor d'una d'aquestes naus, dada que poques vegades hem trobat. El 14 de juliol de 1753 Pasqual, juntament amb el seu company Antoni Cabanilles, feia el servei amb un xabec anomenat *Gavilán*, de 300 tones, però aquest vaixell resultava massa gros per als escassos quaranta homes de tripulació de què disposaven i feren la proposta de canviar-lo per un altre de més petit i, per tant, més adequat al nombre de tripulants; proposaren un dels dos xabecs propietat de l'Armada: *Cathalán* o *Ivisenco* i que els fos abonada la diferència en diners. Taxaren el valor dels dos xabecs en uns 9.000 pesos cada un. Respecte a aquest assumpte, l'intendent de Cartagena informà a Madrid que o bé els augmentaven la tripulació a noranta homes o bé els concedien allò que sol·licitaven, ja que de la manera que navegaven era molt fàcil caure en mans de l'enemic. La proposta va ser acceptada: a Pasqual li varen adjudicar el *Cathalán* a canvi del *Gavilán* i, a més, 18.575 reials de billó i 22 morabatins. La taxació, raonada gairebé peça per peça, la varen fer el capità i els mestres majors de la Maestranza de Cartagena.

El 17 de setembre de 1757 Pasqual era al port d'Orà; des d'allí varen veure tres xabecs eivissencs navegant a tota vela perseguits de dues galiotes algerianes. Pasqual va

tenir temps d'embarcar una companyia de granaders i sortir en ajuda dels xabecs i va aconseguir que els atacants es posassin en fuga.

El mes de juny de 1768 demanà el grau de tinent de navili (amb el sou de tinent de fragata) pels trenta-tres anys de servei en el correu d'Orà i haver perdut sis vaixells: tres que li varen agafar els algerians i tres els anglesos. Amb la darrera pèrdua en mans dels anglesos diu que havia agafat una fragata anglesa de vint-i-quatre canons i cinquanta homes de tripulació a les onze del matí. Va navegar tot aquell dia i tota la nit amb el vaixell anglès presoner i quan es va fer de dia es va trobar envoltat enmig de dues esquadres angleses amb un total de quaranta-set vaixells de guerra. Naturalment va haver de deixar-ho tot, abandonar el vaixell i fugir d'allà amb les llanxes de salvament. La carta va signada per la seua esposa, Ana Maria de Perca, perquè ell era incapaç de fer-ho a causa d'estar completament cec.

Els Pasqual fills

L'1 d'agost de 1768 Antoni Sever Pasqual, fill d'Antoni Pasqual, demana que li sigui permès agafar el comandament del xabec correu en idèntiques condicions que fins aleshores ho havia fet el seu pare, ja que aquest està molt malalt i segurament no estarà gaire temps a morir per mor de la pena que té, diu ell, perquè li han embargat el vaixell a causa de l'informe malintencionat del seu company de servei Antonio Lucena. Proposa que li sigui concedit el servei de la mateixa manera que s'havia fet amb el fill de Joan Cabanilles. L'intendent de Cartagena, Carlos Reggio, informà el dia 23 d'agost d'aquell any que Antoni Pasqual havia mort a Cartagena el passat dia 20.

Finalment, l'última notícia que tenim dels Pasqual és del 19 d'octubre de 1771, data en la qual Antoni Sever Pasqual i Josep Nemesio Pasqual, dos dels fills d'Antoni, demanaren una col·locació a la Marina, que complí la promesa feta a son pare l'any 1767.

Pere Juan Serra

És forçós esmentar aquí també el patró Pere Juan Serra (sovint anomenat *Sierra* en els documents oficials), el qual navegà molts d'anys de segon amb Antoni Cabanilles i protagonitzà algunes accions en absència del seu capità. Aquest patró el dia 31 d'agost de 1742 va demanar el grau d'alferes de fragata. En l'acostumat memorial que va fer per justificar la seua petició diu que va anar de segon amb Antoni Cabanilles des de l'ocupació d'Orà fins al gener de 1737, any en el qual va passar de segon patró a la galiota de Jaume Planells per un sou de 18 escuts al mes. En aquesta galiota va servir un any, onze mesos i vint-i-tres dies, fins que el vaixell va ser desarmat. Cabanilles el va tornar a agafar com a patró del xabec en la seua absència, i hi va navegar dinou mesos mentre feien el transport del regiment de Còrdova a Orà. A més d'això, va agafar dos vaixells algerians, un a la vista d'Orà i un altre la nit del 21 de novembre de 1741, quan el xabec correu de Cabanilles, manat pel segon Pere Juan Serra en absència del patró, navegava prop del cap de Cope en direcció a Cartagena. Allà va tenir un combat amb un vaixell nord-africà. Com a resultat d'aquest combat varen caure presoners l'arraix i trenta-tres tripulants sans i estalvis, i n'hi va haver un de mal ferit, a més de set morts, i varen alliberar cinc pescadors valencians que havien caigut presoners dels algerians la nit anterior entre Altea i la Vila Joiosa. Per part dels espanyols va morir el sergent que comandava l'escamot de soldats d'infanteria que

duien a bord, i el mateix patró Pere Juan va resultar ferit d'un tret de bala que li va travessar el pit i li va trencar el braç dret per dues parts. El vaixell agafat anava armat amb sis canons, onze pedrers i gran quantitat de fusells, armes blanques i algunes ampolles de foc. La declaració d'allò que havia succeït va ser agafada per l'escrivà de Marina i l'interpret a la punta del moll de Cartagena, a una distància prudencial i col·locats aquests a sobrevent de l'arraix i de Pere Juan, ja que complien quarantena. Pere Juan fonamentà la petició d'ascens en el fet que quan feia un transport de tropes, tot i que ell n'era el responsable, ni els soldats ni els sergents ni de molt els oficials no li tenien gens de respecte ni obediència perquè no tenia la graduació d'oficial. D'aquest patró no en sabem res més fins al 2 d'agost de 1771, data en la qual és nomenat capità del port d'Eivissa, amb un sou de 30 escuts mensuals; fins aquell moment ho era del de Salou. Pere Juan Serra va morir el 12 de setembre de 1775.

El correu de Gènova

Del servei de correu d'Orà servit per eivissencs, poques coses podem afegir, per ara, a tot el que ja s'ha dit, però sabem de l'existència d'un altre correu també servit per un patró i un vaixell eivissencs: el de Barcelona a Itàlia, concretament a la zona de Gènova i Liorna (actual Livorno). Aquest servei va ser cobert molts d'anys pel patró Bartomeu Rosselló. Tot i que les notícies que tenim d'ell i del servei que feia són més aviat minses, sabem que navegava amb un pinc de la seua propietat anomenat *Nuestra Señora del Rosario* i que era un dels sis vaixells que cobrien aquest servei.

En un document sense data aquest patró diu que està contractat des de l'any 1721, sempre amb encàrrecs importants. El 1725 el marquès de La Paz li va prometre que l'atendrien bé. El 1730 alliberà un pinc espanyol agafat pels corsaris algerians i demanà 8 reials de billó per a tota la vida per poder atendre la seua nombrosa família de set fills.

Tothom qui coneix el golf de Lleó sap les dificultats de la navegació en aquells indrets, sobretot en determinades èpoques de l'any. Aquells correus havien de navegar sovint tocant pràcticament les roques de la costa francesa, allà on la tramuntana no té espai per encrespar la mar, cosa que els francesos no sempre toleraven.

Bartomeu Rosselló es va veure obligat a entrar al port de Vilafranca de Savoia, on el varen obligar a exhibir la patent de sanitat de Barcelona i, a més, les autoritats franceses li volien registrar la càrrega, cosa que, lògicament, Rosselló no va consentir. En aquella ocasió navegava amb un pinc anomenat *San Antonio de Padua*.

L'11 de desembre de 1740 el cònsol espanyol a Liorna informà al ministre principal de Marina, Cenón de Somodevilla, que el cònsol austríac volia impedir l'entrada a aquella ciutat al xabec de Bartomeu Rosselló a causa d'haver agafat aquest un vaixell holandès.

Rafel Prats. El correu de Melilla i de Maó

Pel que fa al patró Rafel Prats, tenim notícies que ja el 1774 tenia la concessió del servei de correu entre les ciutats d'Almeria i Melilla. Precisament aquest any, tot i que no hem pogut saber-ne el dia o el mes, li varen encomanar la missió d'escortar un comboi de disset vaixells. Quan eren devers a la meitat del trajecte es va declarar un temporal d'aquells ben freqüents a l'Estret i ell, amb el seu xabec *San Antonio de Padua*, va ser l'únic que va saber entrar al port de Melilla. Un any després, el 1775, dues galiotes

barbaresques varen agafar una falua de Melilla. Rafel Prats, després d'embarcar trenta granaders i reforçar la seua tripulació amb dotze mariners catalans d'un vaixell mercant amarrat al port, va sortir a la seva recerca. No va trobar les galiotes, però sí que va poder recuperar la falua després d'un combat a l'anomenada cala de Tramuntana quan l'estaven desballestant.

No tornam a saber res d'aquest patró fins a l'1 d'abril de 1781, data en la qual va demanar patent de cors, cosa que ens fa suposar que ja havia abandonat el servei. La seua petició va ser atesa i el dia 16 d'octubre d'aquell any li és facilitat a Cartagena l'armament següent: 6 canons de ferro del 4, 6 curenyes per als canons del 4, 6 canons de ferro del 3, 6 curenyes per als canons del 3, 12 pedrers del 2, 12 falques de ferro per als pedrers, 4 esmerils de ferro, 30 fusells, 60 pistoles, 30 piques, 30 espases, 300 bales del 4, 50 palanquetes del 4, 300 bales del 2 regruixudes perquè no en disposaven del 3, 50 palanquetes del 3, 300 bales del 2 per als pedrers, 864 bales d'1/4 en 72 saquets de metralla del 4, 864 ídem en 72 saquets del 3, 200 lliures de bales de mosquet en 2 caixons, 200 ídem per a fusells en 2 caixonets, 100 ídem per a pistola en un caixonet, 800 lliures de pólvora en 8 barrils, 96 ampolles de foc, 200 lliures de metxa, 12 planxes de plom per a canons del 3 i del 4, 6 xifles plens i 1 raima de paper per a cartutxos, a més d'una extensa relació d'estrís per a la navegació.

Després d'armar el xabec, Rafel Prats va rebre l'ordre de cobrir el servei del correu entre Alacant i Maó, aquesta última ciutat recuperada recentment per Carles III per a la Corona espanyola. La primera missió extra que li encomanaren va ser la de transportar a Maó una unitat militar de cent homes que venien des de Màlaga per terra. Al mes de desembre li varen lliurar 1.400 pesos a compte del mes a fi que pogués alimentar la tripulació.

El setembre de 1782 va rebre l'encàrrec d'escortar dos vaixells de càrrega que havien de dur queviures a Maó, però un temporal va dispersar el comboi i Rafel Prats va anar a parar a Palamós.

El mes següent, l'octubre de 1782, Rafel Prats és acomiadat del servei, però gràcies a aquest document podem saber que el *San Antonio de Padua*, a més de l'armament que s'ha esmentat, duia una tripulació de vuitanta homes i que havia estat contractat per 700 pesos al mes.

L'última notícia que tenim d'aquest patró en el servei de correu és del 25 d'octubre de 1783, data en la qual l'Administració de Marina li denega l'oferiment d'entrar de nou al seu servei amb un xabec de la seua propietat recentment construït a Eivissa, de la mateixa manera que en aquell temps s'havia fet amb Bartomeu Cabanilles. Aquest nou xabec era capaç per a setze canons (dotze del 6 i quatre del 4) i cent homes de tripulació.

Bibliografia

Vilàs Gil, Pere. «El Correu d'Orà». *Eivissa*, núm. 22, pàg. 27-29, IEE, Eivissa, 1992.
Vilàs Gil, Pere. *Jaume Planells Ferrer, «Sit». Història d'un corsari*. Mediterrània, Eivissa, 1996.

Documentació consultada

Arxiu General de Simancas

Oficials de Marina: lligalls núm. 3, 9, 10, 11, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29, 30, 70.

Arsenals: lligall núm. 322.

Cors, Preses i Presoners: lligalls núm. 524, 527, 528, 531, 533, 534, 546, 547, 549, 550.

Navegació de Particulars: lligalls núm. 493, 494, 495, 496, 497, 503, 504, 505, 509, 510, 514, 515, 516, 517, 518, 519.

Expedicions a Europa: lligalls núm. 432, 436, 438, 468, 473.

Províncies: lligall núm. 183.

Arxiu de la Base Naval de Cartagena

PIA/P15, ll.4 q.16, ll.4 q.19, ll.2 q.12.